A 36

JOHN CARTER BROWN
LIBRARY

Purchased from the
Trust Fund of
Lathrop Colgate Harper
LITT. D.

#6

DE L'ÉTABLISSEMENT

D'UN

ENTREPOT A PARIS.

24/64

BPRCS

DE L'ÉTABLISSEMENT

D'UN

ENTREPOT A PARIS,

Par Mr Gautier,

DÉPUTÉ DU DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE.

PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE A. HENRY,

RUE GÎT-LE-COEUR, N° 8.

AVRIL 1825.

RPJC

DE L'ÉTABLISSEMENT

D'UN

ENTREPÔT A PARIS.

La ville de Paris demande à participer aux avantages de l'entrepôt des denrées coloniales, réservés jusqu'à présent aux seuls ports de mer.

Cette prétention, reproduite à diverses époques, a toujours été repoussée.

Une première tentative fut faite avant la restauration. On n'accusera sûrement le Gouvernement de cette époque ni d'avoir accordé trop de faveurs au commerce maritime, ni d'avoir dédaigné les intérêts et les vœux de la population de la capitale, ni d'avoir été timide dans l'exécution de ses volontés. Toutefois, soit qu'il reconnût l'injustice de cette demande, soit

qu'il n'osât en braver les conséquences, elle n'eut pas de suite.

Le Roi dont la France pleure encore la perte, remonta, le 3 mai 1814, au trône de ses pères. Le 30 du même mois, la Chambre de commerce de Paris présenta au Gouvernement la demande d'un entrepôt. Sur les représentations du commerce des villes maritimes, cette seconde démarche demeura de même sans effet.

Une troisième eut lieu en 1815, et n'eut pas non plus de résultat.

En 1819, le moment fut jugé favorable pour revenir à la charge. Il était, en effet, bien choisi.

Aussi la question fut-elle, cette fois, débattue dans deux conseils successifs et vivement soutenue.

Les objections présentées par les villes maritimes parurent pourtant si puissantes, que ces conseils, après d'assez longs débats, n'émirent aucune opinion, et que l'entrepôt ne fut pas établi.

Un nouveau règne commence, et ouvre à la France le plus flatteur avenir. Le Roi, dont la pensée embrasse avec une égale sollicitude les intérêts de toutes les classes de ses sujets, daigne

honorer de sa présence la Bourse de Paris. La fondation d'un entrepôt dans cette capitale est aussitôt demandée avec un empressement que quelques esprits scrupuleux ont jugé n'avoir peut-être pas été suffisamment modéré par les convenances.

Tout s'émeut aussitôt en faveur de cette demande; des écrits dont la défense des intérêts du commerce est le prétexte, et l'apologie du projet le but réel, sont répandus avec profusion; toutes les influences qu'assurent à la ville de Paris et son importance relative, et l'avantage d'être le siége du Gouvernement, sont à la fois mises en jeu pour obtenir l'entrepôt. L'espoir d'y réussir fait naître une multitude de plans qui tous reposent sur cette base; on rêve jusqu'à celui d'ouvrir un canal de grande navigation, qui conduirait les plus grands vaisseaux de commerce jusque devant les quais de Paris, et ferait de cette capitale un port de mer; et si l'on savait où trouver l'argent que coûterait une entreprise si colossale, si l'on pouvait espérer de son exécution un revenu proportionné à l'énormité de la somme qu'il faudrait y consacrer, il n'est pas douteux qu'on ne songeât à faire à ce point violence à la nature, et à dépouiller les villes du littoral des

avantages qui appartiennent de droit à leur situation, pour en accroître encore les prérogatives démesurées dont est déjà dotée la capitale de la France.

Il n'est pas difficile d'apercevoir que cette affaire n'est, en réalité, qu'un procès entre la ville de Paris et les villes maritimes, procès dont le Gouvernement est le juge. Une courte explication de ce qu'est l'entrepôt rendra cette vérité plus sensible.

On sait que les denrées coloniales, avant que d'être admises à la consommation, sont assujéties à des droits très-considérables. Les sucres, par exemple, paient, lorsqu'ils proviennent de nos colonies, plus de moitié, et lorsqu'ils proviennent des colonies étrangères, plus de la totalité de leur valeur intrinsèque. Un quintal de sucre brut ordinaire, qui coûte habituellement à la Martinique ou à la Guadeloupe 30 fr., et qui revient à son arrivée en France, en ajoutant à ce prix le fret, les frais et les assurances, à 40 fr. au plus, est soumis à un droit de 24,75. La même quantité de sucres terrés blancs de la Havanne, qui coûte sur les lieux 40 fr., qui revient, à son arrivée, à moins de 50 fr., paie un droit de 63,25. Ainsi une quantité de sucre dont la valeur réelle, à son entrée dans nos

ports, est de 100,000 fr., est soumise à un droit qui s'élevera à plus de 50,000 fr. si elle vient de nos colonies, et à plus de 100,000 fr. si elle est importée d'une colonie étrangère. Le Gouvernement, pour laisser au commerce la possibilité de réexporter cette marchandise s'il y trouve son avantage, consent à n'exiger le paiement de l'impôt qu'au moment où la denrée, expédiée pour l'intérieur, est censée entrer dans la consommation. En attendant, cette denrée elle-même demeure, pour le fisc, la garantie ou de la réexportation, ou du paiement du droit. Si elle provient de nos colonies, elle reste entre les mains du propriétaire, mais sous des garanties et avec des précautions qui rendent tout abus impossible; c'est là ce qu'on appelle l'entrepôt fictif. Si ces denrées proviennent de possessions étrangères, elles sont déposées dans les magasins de la douane et sous sa clef, et sont alors en entrepôt réel.

Pendant la durée de ces entrepôts, le propriétaire conserve la faculté de réexporter sa marchandise sans en acquitter le droit, et cette faculté est, comme on le verra plus tard, le but réel et le principal caractère de l'institution.

Par une conséquence nécessaire de la dis-

position de nos tarifs et de la nature de nos relations commerciales, cette faculté est en général, presque toujours mise en usage pour les denrées de provenance étrangère, et presque jamais pour celles de provenance française.

On voit que l'entrepôt n'est, en principe, que la faculté de réexporter, de laquelle ressort pour les denrées auxquelles nos tarifs assurent l'approvisionnement de la France, un crédit que le Gouvernement accorde au commerce pour le montant du droit.

Il est aisé d'apercevoir aussi combien cette facilité, qui ne coûte au Gouvernement que l'intérêt que produirait dans ses mains le montant du droit s'il était acquité dès l'arrivée, est précieuse pour le commerce. Le négociant, outre la faculté qu'il conserve de réexporter ses denrées sans frais, s'il le juge convenable, outre l'économie d'intérêts dont le Gouvernement lui fait don, y trouve l'avantage de pouvoir, avec une somme donnée, opérer sur une masse de marchandises plus forte de moitié si elles sont françaises, et du double si elles sont étrangères; et, par conséquent, d'augmenter de 50 ou de cent pour 100, la chance du bénéfice qu'il se promet.

Cet avantage, indispensable à la prospérité

du commerce maritime, a jusqu'à présent été exclusivement réservé aux villes qui en sont le siége, c'est-à-dire, aux ports de mer. Ainsi, des denrées qui arrivent dans un de ces ports, et dont le propriétaire veut faire l'expédition pour l'intérieur de la France, et par conséquent pour Paris, cessent, au moment de cette expédition, de jouir de l'entrepôt, et sont assujéties au payement du droit.

Le commerce de Paris demande à participer à la faveur accordée, à cet égard, aux villes maritimes.

Celles-ci qui savent qu'admettre cette capitale à la partager, c'est la lui attribuer tout entière, et les en déposséder elles-mêmes, résistent à cette prétention avec une chaleur que justifie l'importance du sujet.

Le Gouvernement a donc à prononcer entre deux intérêts de localité diamétralement opposés. Ce n'est sans doute pas sur des considérations purement relatives à l'un ou à l'autre de ces intérêts, que peut être basé son jugement. Il s'agit de savoir si la demande est juste; si ses conséquences seraient favorables à l'intérêt général; enfin, si la saine politique permet de l'accorder.

C'est dans ce sens et dans cet ordre que la question semble devoir être examinée.

L'entrepôt, disent les parisiens, est un véritable privilége accordé aux ports de mer. Or, tout privilége est repoussé par nos institutions et par l'équité elle-même. Paris, capitale d'un grand royaume, centre d'une immense consommation, siége d'une vaste industrie, a les mêmes droits que les villes maritimes, sinon de plus évidents encore, à jouir de la faveur d'un entrepôt.

Ces arguments se divisent en deux parties distinctes.

L'une tend à prouver que tout avantage exclusif est contraire à l'esprit de nos institutions.

L'autre établit que celui dont il s'agit est une injustice.

Il convient d'examiner séparement ces deux propositions.

Examen de la Question de droit.

C'est évidemment forcer les conséquences du principe fondamental qui exclut tout privi-

lége, que de vouloir l'étendre aux intérêts collectifs.

Car aucune protection réelle, aucun encouragement ne peut être accordé à un de ces intérêts, qui ne soit au préjudice de quelques autres. Lorsque le Gouvernement, dans le but de contribuer à la prospérité générale de l'État, croit devoir favoriser une branche d'industrie ou de fabrication, et que pour y réussir, il frappe de prohibition ou de droits élevés les produits étrangers analogues à ceux que fournit cette industrie, il impose un sacrifice au négociant, au marin, au marchand, qui auraient trouvé leur profit à faire venir, à transporter, à vendre ces produits étrangers. Quand l'État ordonne la construction d'un pont, d'un canal, d'un route, et qu'il assigne les fonds nécessaires à ces travaux sur les dépenses publiques, il contraint par le fait les départemens éloignés de ceux où ces voies de communications s'exécutent, à contribuer aux frais qu'elles occasionnent, quoiqu'elles ne puissent aucunement servir à leur avantage particulier. Lorsque le budget de l'État a été chargé d'une allocation d'un million pour la construction d'nne salle d'opéra à Paris, ce n'est ni pour l'agrément, ni pour l'avantage

des habitans des départemens que cette dépense a été consentie, et, cependant, ils y contribuent dans la même proportion que ceux au profit desquels elle s'exécute. De quelque manière que l'on décompose une loi relative aux finances, quelle qu'elle puisse être, on trouvera toujours qu'elle a pour résultat définitif de puiser dans la bourse de quelques-uns, pour verser dans la bourse de quelques autres.

En un mot, l'existence de la société se fonde sur la réciprocité des sacrifices auxquels se soumettent, pour le bien général, ceux qui la composent. Le Roi, seul juge compétent des conditions de la prospérité publique, ne fait qu'user de son droit, que remplir même un des plus importants devoirs de l'autorité suprême, lorsque pour accomplir ces conditions et avec le secours des lois, il dispense des faveurs à quelques intérêts partiels au moyen des sacrifices qu'il prescrit à d'autres. Il n'est donc pas exact de prétendre qu'un avantage accordé à un intérêt spécial soit un privilége, ou si l'on veut absolument lui donner ce nom, ce privilége est légitime du moment qu'il est avoué par l'équité et par l'utilité publique.

Il n'est peut-être pas inutile de faire observer en outre à ceux qui, retranchés derrière un

principe dont ils dénaturent l'application, se croiraient à l'abri des raisons qui viennent d'être développées, que le dogme d'une égalité parfaite entre les intérêts collectifs et de localité, s'il pouvait être admis, deviendrait absolu, inaccessible à toute exception, et conduirait aux conséquences les plus absurdes. Bornons-nous à les examiner dans ce qui est relatif à la question qui nous occupe.

Il est évident que si l'entrepôt est détourné de sa destination primitive, du but unique qui l'a fait instituer, l'encouragement du commerce maritime, il devient un droit commun et dont la jouissance ne peut sans injustice être refusée à aucun négociant. S'il cesse d'être exclusivement réservé aux ports où abordent les denrées, on ne peut l'accorder à une ou à plusieurs villes de l'intérieur et le refuser à d'autres sans créer le plus révoltant de tous les priviléges. Du moment où le Gouvernement croira devoir permettre que la marchandise, sans avoir préalablement acquitté le droit, quitte le port où elle a été mise à terre pour être expédiée dans l'intérieur; qu'elle y circule en continuant à jouir de l'entrepôt : chaque ville, chaque village, chaque lieu de consommation quelconque a un droit égal à de-

mander qu'elle lui parvienne encore exempte de droits, et que l'impôt ne l'atteigne qu'au moment précis où la consommation s'en saisit. On voit que ce résultat ne mène à rien moins qu'à rendre la perception des droits de douane impossible, du moins par le mode employé jusqu'à ce moment, et qu'elle ne pourrait plus être exercée que par la voie des contributions indirectes.

Examen de la question d'équité.

Voyons maintenant s'il est juste que les ports maritimes jouissent de l'entrepôt et que Paris en soit privé.

Il est pour chaque localité des avantages comme des préjudices qui résultent de sa position topographique.

Les ports de mer sont nécessairement le siége du commerce maritime.

En revanche, ils sont privés par le fait des ressources que réserve aux villes de l'intérieur, l'industrie manufacturière. Car à l'exception de quelques fabrications (1) qui employent des

(1) Telles que les savonneries, les raffineries de sucre, etc.

matières premières dont le transport entraîne beaucoup de frais, et qui trouvent dans l'avantage de recevoir ces matières au port même où elles abordent, une compensation du prix plus élevé de la main-d'œuvre, il n'existe dans les ports aucune manufacture de quelqu'importance.

Cette singularité apparente est facile à expliquer. Par un effet nécessaire de leur situation, les villes maritimes ont porté tous les efforts de leur industrie vers la navigation et les branches de commerce ou de fabrication qui en dépendent. Les nombreux métiers qui ressortent de la marine, coûtent plus de peine et de temps à acquérir que la plupart des industries manuelles qui s'exercent dans l'intérieur. Il en résulte que, dans les ports, les salaires des ouvriers sont plus élevés que par-tout ailleurs, et que l'élévation de ces salaires grossit elle-même le prix de tout travail et de tout produit. On sera peut-être étonné d'apprendre que dans la plupart des ports de mer, les choses nécessaires à la vie coûtent plus cher qu'à Paris même.

La conséquence nécessaire de ces faits, c'est qu'aucune de ces manufactures dont la prospérité se fonde principalement sur l'économie

des frais et le bas prix de la main-d'œuvre, ne peut subsister dans les villes du littoral.

Les ports de mer n'ont donc réellement qu'une seule industrie, le commerce maritime. C'est donc leur unique ressource qu'il est question de leur enlever. Car, ainsi qu'on vient de le dire et qu'on va le prouver, c'est l'arracher aux ports de mer que de créer un entrepôt à Paris.

On ne peut, en effet, se dissimuler que depuis long-temps, et malgré le désavantage de ne pouvoir recevoir que des denrées déjà grevées du droit de consommation, Paris n'ait envahi par son immense consommation locale, par la centralité de sa situation, par les capitaux énormes qui sont accumulés dans son sein, enfin par l'esprit d'entreprise qui s'y développe de plus en plus, le monopole de la spéculation et l'approvisionnement de la plus grande partie de la France. Il en est une preuve certaine et qu'on ne croira probablement pas pouvoir contester. C'est que le cours des denrées sur tous les marchés de France se règle invariablement sur celui de la capitale. Puisque les avantages qu'elle possède lui ont déjà assuré, bien qu'elle ne puisse recevoir que des denrées renchéries de 40 à 50 pour cent par la quotité du

droit payé, de si immenses avantages, que restera-t-il aux ports de mer quand elle aura un entrepôt?

Paris, ainsi que l'ont déjà prédit en 1819 les Chambres de Commerce des villes maritimes, deviendra non le marché principal, non le marché central, mais le marché unique des denrées coloniales. La prépondérance de sa richesse doit en effet attirer dans son entrepôt toutes les marchandises qui aborderont dans nos ports. C'est l'évidence de ce résultat qui allume l'ambition du Commerce de Paris; c'est elle qui excite à tel point l'épouvante de celui des ports de mer, qu'il n'est aucune calamité peut-être qui lui parût plus à redouter que la spoliation dont on le menace.

Car il n'est pour ce dernier aucun moyen de se soustraire aux effets du monopole exclusif que l'entrepôt créerait en faveur de Paris. Comment échapper à l'attraction irrésistible qui entraînera vers ce seul point toutes les affaires des villes maritimes? Qu'auront-elles à opposer aux invincibles ressorts que feront jouer les Parisiens pour s'emparer de l'exploitation exclusive du Commerce? Dans cette profession, (et ce n'est sans doute pas la seule où il en soit ainsi) tous les avantages sont pour

le plus riche; les affaires, les bénéfices accourent d'eux-mêmes vers le négociant, la place de Commerce, l'état qui a le plus de fonds; ils n'ont pas besoin de les rechercher; toutes les préférences sont pour eux; chacun s'empresse à déposer ses capitaux entre leurs mains, à leur adresser ses denrées, à leur confier exclusivement ses intérêts; parce que chacun trouve dans leur opulence sa sécurité, et dans la concurrence d'acheteurs qu'ils attirent, dans la masse d'affaires qu'ils font mouvoir, dans la réciprocité de leurs relations, son profit personnel. Deux exemples frappans en sont sous nos yeux; l'immense fortune commerciale de l'Angleterre, et l'accroissement rapide de la prospérité de Paris. Ce principe est donc évident. Son application au sujet qui nous occupe semblerait ne devoir présenter aucun doute. Toutefois, comme en matière d'économie politique sur-tout, on est exposé à entendre contester les propositions les plus incontestables, la prévoyance oblige à donner quelques détails sur les effets qu'aura sous ce rapport la création d'un entrepôt à Paris.

Un des profits les plus importans des ports de mer, naît des consignations en denrées qu'ils reçoivent des colonies françaises ou étrangères,

pour le compte des propriétaires ou des commerçans qui y résident. Car, ce que tous les négocians savent, mais ce que ceux qui ne le sont pas ne savent peut-être pas tous, c'est qu'il s'en faut de beaucoup que les denrées coloniales que la France consomme soient toutes introduites pour compte de spéculateurs français. Les colons des Antilles, de Cayenne, de Bourbon aiment souvent mieux expédier leurs produits pour leur propre compte en France, que de les vendre sur les lieux, dans l'espoir trop fréquemment déçu d'en tirer un meilleur parti. Les négocians des États-Unis, de la Havane, de l'Amérique-Méridionale, du Bengale, etc., qui ont des fonds à remettre en France, ou qui se flattent d'y vendre avec avantage les productions de leur pays, adressent pour leur compte, à des maisons de nos ports de mer, des cotons, des cafés, des sucres, des tabacs, des indigos, etc. qui forment une partie considérable de nos importations. Il serait sans doute fort difficile d'évaluer exactement quelle est la quotité de ces importations faites en France, qui s'opère pour compte des colons ou des étrangers; mais cependant, en l'estimant au tiers des marchandises introduites, on demeurera probablement au dessous de la vérité. Ces consignations pro-

curent aux négocians français auxquels elles sont adressées, les bénéfices considérables qui résultent des commissions qu'ils prélèvent sur la vente et souvent sur l'achat des retours. Comme ces affaires s'élèvent à des sommes d'une grande importance, les profits qui en découlent sont la source la plus féconde des succès des principales maisons de commerce des ports de mer, et, souvent, les armemens que ces maisons entreprennent pour leur propre compte n'ont pour but réel que d'accroître les consignations qu'elles reçoivent, en propageant dans les colonies la réputation de leurs établissemens, et en offrant aux chargeurs des occasions d'expédition qui les tentent. Ces consignations sont naturellement dirigées vers les ports de mer dont les marchés sont le plus achalandés et où, par conséquent, une vente avantageuse est le plus probable; elles sont, en général, adressées aux maisons les plus riches et les plus considérées, et qui offrent à la confiance de leurs commettans le plus de sécurité.

Le port du Havre, par une conséquence nécessaire des causes qui viennent d'être expliquées, a déjà attiré à lui la consignation à-peu-près exclusive des cotons, et une part de celle

des autres marchandises tellement supérieure à ce qu'il en possédait autrefois, que le relevé des droits de douane acquittés en 1824, constate que ce port a reçu à lui seul près des deux tiers des denrées consommées en France ; effet naturel et nécessaire du voisinage de Paris, qu'on ne rappelle ici qu'afin de rendre plus sensible le résultat inévitable de l'établissement d'un entrepôt dans cette capitale. Aussitôt qu'elle réunira aux avantages immenses qu'elle possède déjà, celui de jouir pour le payement des droits du même terme que les ports de mer, toutes ces consignations, détournées des destinations qui leur avaient été données jusqu'à ce moment, se dirigeront exclusivement vers Paris. Une consommation locale dix ou quinze fois plus considérable que celle d'aucune ville maritime, une concurrence d'acheteurs dont l'activité croîtra en raison directe de l'abondance de son marché et du dénuement des autres, une opulence qui promettra au vendeur, pour le débouché de ses denrées, le secours puissant de la spéculation, et pour le placement de leurs produits une plus grande variété de ressources, telles sont les séductions qui attireront à Paris toutes les denrées que les colonies françaises ou étrangères envoyent en consignation en France.

Ainsi voilà le tiers de toutes les importations de denrées irrévocablement assuré à la ville de Paris.

Mais ce n'est pas tout. Une pente irrésistible doit nécessairement entraîner vers le marché le plus actif, vers le foyer probable de la spéculation, toutes les marchandises importées en France, excepté celles qui seront nécessaires à la consommation des localités éloignées de Paris. Les armateurs des ports de mer résisteront sans doute quelque temps, et pour ne pas être forcés de se dessaisir de la direction de leurs opérations maritimes, ils essayeront de surmonter les désavantages de leurs marchés. Mais bientôt l'absence de toute concurrence, et la dépendance inévitable à laquelle le cours de leurs places se trouvera réduit à l'égard de celui de Paris, les obligeront à suivre le torrent, et à faire en définitive aboutir dans cet entrepôt universel les retours de leurs cargaisons.

On ne peut donc douter que l'entrepôt de Paris ne réunisse, au bout de très-peu de temps la presque totalité des marchandises importées en France.

Privés de leur unique industrie, dépouillés du seul avantage qui leur permette de résis-

ter encore à la colossale prépondérance de la capitale, réduits au seul transit, rabaissés à n'être plus que de simples agences maritimes, les ports de mer verront s'éteindre la faible lueur d'activité qu'ils conservent encore. Leurs magasins deviendront déserts, leur population tombera dans l'inaction et dans la misère, et les négocians qui les enrichissaient autrefois de leurs entreprises, se verront forcés, s'ils ne peuvent se résigner à n'être que les commis à gage des commerçans de Paris, à se réfugier eux-mêmes dans cette ville, pour y disputer à leurs spoliateurs une partie de ce que la justice, la raison et les droits que donne une longue possession, les autorisaient à considérer comme leur patrimoine.

Il est facile de prévoir que beaucoup de gens accuseront ce tableau d'être trop chargé, et qu'il ne sera à leurs yeux qu'une exagération inspirée par un dévouement aveugle à des intérêts de pure localité. Mais que le Gouvernement consulte les habitans des ports de mer, qu'il fasse remettre sous ses yeux les mémoires de leurs Chambres de Commerce, et il jugera lui-même si tous ne considèrent pas l'établissement d'un entrepôt à Paris comme l'arrêt de leur ruine.

Au reste, fut-il vrai que cette mesure ne sera pas pour les villes maritimes aussi funeste qu'elles l'appréhendent, il demeure au moins certain qu'elle accroîtra encore les avantages dont jouit déjà Paris, puisque Paris la réclame; qu'elle diminuera les ressources des ports de mer, puisque les ports de mer la repoussent. Or il suffit d'admettre ces deux propositions pour être inévitablement conduit à reconnaître que la fondation d'un entrepôt à Paris serait une injustice.

Car si l'on veut jeter les yeux sur la multitude des sources de prospérité qui affluent de toutes parts vers cette cité, si on compare l'accroissement étonnant de sa splendeur avec la décadence graduelle des villes maritimes, on reconnaîtra que la pitié seule, à défaut de la justice, défend de l'enrichir encore à leurs dépens.

La résidence du Roi et du Gouvernement est seule pour la capitale une mine inépuisable et dont la fécondité s'accroît tous les jours. Centre de l'administration, siége d'une immense industrie, théâtre privilégié du jeu du crédit public, foyer de puissance et de lumières, métropole des arts, Paris attire tout à lui. De tous les points de l'Europe, de toutes

les parties du Royaume, les étrangers et les Français accourent en foule y chercher les jouissances du luxe et des arts, les trésors de la science, les faveurs de l'ambition ou celles de la fortune. La richesse coule vers cette cité par d'innombrables canaux; l'industrie, les opérations de finances, le jeu des effets publics l'y fixent et l'y multiplient, et l'avantage d'y résider s'achète si cher, que quelques toises de terrain y ont une valeur supérieure à celle de vastes propriétés rurales.

Pendant que l'opulence de la capitale fait de si grands et de si rapides progrès, les villes maritimes voient se rallentir et décroître le mouvement d'activité que le rétablissement de la paix avait imprimé à leur commerce. Un système de douanes dont la tendance avouée est de contraindre la France à produire tout ce qu'elle doit consommer, à ne consommer que ce qu'elle produit elle-même, et de la conduire par la direction que ses lois impriment à son industrie à une complète indépendance de besoins, mine les bases de notre commerce extérieur, et détruit ainsi par degrés le principe de vie de la population des ports de mer.

L'examen de ce système n'appartient pas à la

question qui fait la matière de ces réflexions. Il faut donc se borner à en indiquer les effets quant à la situation relative de Paris et des villes maritimes. Sacrifiant évidemment à l'encouragement de l'industrie manufacturière tous les autres intérêts industriels, ce système, en exaltant outre mesure la richesse de Paris, dont les manufactures sont la base principale, appauvrit tout ce qui, dans le reste de la France, s'alimente soit de l'agriculture, soit du commerce extérieur. Les produits de notre sol, repoussés de tous les pays de l'Europe en représaille de la rigueur de nos tarifs, demeurent invendus entre les mains des propriétaires. L'usage de ces produits s'éteint par degrés chez l'étranger qui s'efforce d'y suppléer par d'autres ressources ou de s'habituer à s'en passer. La consommation intérieure n'offre à leur débouché que des ressources évidemment insuffisantes et qui, pour les plus importans, ne sont susceptibles d'aucune autre augmentation que celle qui résulte du faible et lent accroissement de la population. Le cultivateur, forcé de vendre à des prix qui ne lui laissent aucun revenu, est placé dans l'alternative ou de cesser, s'il le peut sans tout perdre, l'exploitation de sa propriété, ou d'emprunter à gros intérêts. Le négo-

ciant, que nos tarifs privent de la faculté d'importer et les tarifs des autres nations de celle d'exporter, refuse son entremise au propriétaire, et se détache par degrés des entreprises dans lesquelles tous les deux trouvaient autrefois l'un par l'autre le prix assuré de leur travail.

D'autres causes accroissent encore la détresse du commerce. Le cercle borné des ressources de nos colonies ne présente à nos armateurs qu'une carrière dont l'insuffisance devient de plus en plus sensible. S'ils essayent de sortir de ce cercle, ils rencontrent par-tout la concurrence irrésistible de deux nations dont la politique a pour but principal ou plutôt pour but unique l'accroissement de leur commerce. Par-tout ces nations nous devancent, par-tout elles s'assurent par la protection assidue et habile qu'elles prodiguent à leurs relations commerciales, des préférences dont l'effet nécessaire est, sinon de nous exclure entièrement de la carrière qu'elles parcourent avec tant de succès, du moins de nous réduire à glaner péniblement après elles, là où elles recueillent d'abondantes moissons. Les armateurs luttent sans doute encore contre tant d'obstacles; ils continuent à exploiter à leurs dépens le commerce de nos colonies, quoique les objets qu'ils

y apportent s'y vendent habituellement au dessous du prix qu'ils ont coûté; quoique les retours en denrées donnent une perte assurée; quoique le prix du fret soit tombé dans un avilissement dont il n'y avait pas d'exemple. Ils font aussi des efforts pour surmonter les désavantages de tout genre que rencontre par-tout notre navigation; l'esprit d'entreprise, le besoin d'occupation, l'émulation qu'excite la rivalité des autres peuples, l'espérance enfin les fait persévérer encore, malgré les revers qu'ils essuyent, dans la carrière à laquelle ils se sont voués.

Mais si un système plus favorable à nos relations extérieures, si une protection plus efficace et mieux entendue pour notre commerce ne viennent pas à leur secours, les négocians des villes maritimes, rebutés par des pertes réitérées, abandonneront enfin leurs entreprises; et comme la population de ces villes et du rayon qui les entoure n'existe, ainsi qu'on l'a déjà dit, que par le commerce maritime, le découragement, l'inaction, la misère se répandront par-tout, et le mécontentement viendra à leur suite. Déjà la détresse évidente de l'agriculture s'y fait vivement ressentir; déjà la décroissance rapide de notre commerce dimi-

nue la population des ports de mer et laisse beaucoup d'ouvriers sans travail; déjà s'élèvent des plaintes que rend plus amères chaque nouvelle faveur accordée à l'industrie manufacturière.

Étourdis par le bruit du torrent de prospérités qui les entourne, les Parisiens n'ont sans doute pas entendu parler de ces calamités. Car s'ils les connaissaient, demanderaient-ils l'entrepôt, et voudraient-ils arracher encore aux ports de mer ce triste débris de leur richesse passée ?

Les villes maritimes voient sans murmure, sans jalousie même, l'opulence toujours croissante de Paris, et ne lui contestent rien de ce qu'il possède. Aucune n'a demandé à devenir à son tour la résidence du Gouvernement; aucune ne réclame sa part des séductions de tout genre qui attirent et retiennent tant d'étrangers dans son sein; toutes se soumettent sans résistance à contribuer aux embellissemens dont on le décore, aux canaux, aux routes qui facilitent ses communications, aux fêtes, aux spectacles dont on l'amuse, aux faveurs de toute espèce enfin que le Gouvernement lui prodigue. Toutes sont fières de sa splendeur parce qu'elle concourt à la gloire de la patrie.

Mais, pour prix de cette résignation, les villes maritimes demandent qu'on leur permette d'exister encore, et qu'un avantage qui n'est qu'une conséquence de leur position topographique, et dont une possession non contestée de près de deux siècles devrait leur assurer la paisible jouissance, ne leur soit pas inhumainement ravi.

Car si l'on veut remonter à l'origine de l'entrepôt, on trouvera qu'il a été imaginé pour remplacer les anciennes franchises dont jouissaient avant son établissement la plupart des ports maritimes.

En effet, l'entrepôt présente au commerce pour les denrées qu'apportent ses vaisseaux, les mêmes résultats qu'aurait la franchise du port où ils abordent, et ce moyen ingénieux ménage au profit du fisc une plus grande sécurité contre la fraude, et une économie considérable sur les frais de perception.

Ce n'est donc pas, on le répète, pour le bénéfice des ports de mer que l'entrepôt a été inventé, mais pour assurer au commerce maritime dont le siége est nécessairement dans les ports de mer, la faculté de réexporter qui lui est indispensable.

Lorsqu'on a prétendu que l'entrepôt n'était

autre chose qu'un terme pour le payement du droit, on a sans doute présenté la question sous la seule face qui puisse prêter quelqu'appui à la défense des entrepôts intérieurs.

Il est même naturel que les négocians de Paris, qui n'ont à s'occuper que des marchandises qui entrent dans la consommation, n'aient considéré l'entrepôt que sous le rapport de ces marchandises, les seules qui les intéressent, et qu'ils aient perdu de vue le droit de réexportation qui ne leur est pas nécessaire, et dont ils ne peuvent faire usage. C'est donc de bonne foi qu'ils ont posé une base visiblement fausse, sur laquelle ils ont élevé ensuite les raisonnemens à la faveur desquels ils tendent à prouver, que créer des entrepôts intérieurs serait à la fois juste et utile.

Ce n'en est pas moins une erreur évidente que de présenter le terme pour le payement du droit comme l'effet principal, comme la qualité essentielle de l'entrepôt. Ce terme n'en est, en principe, qu'une conséquence importante sans doute dans ses effets, mais pourtant secondaire. Car elle ne s'applique qu'à une partie des marchandises que reçoit l'entrepôt, c'est-à-dire, à celles qui sont destinées à la consommation, tandis que le principe réel

de l'entrepôt, qui est la faculté de réexporter, embrasse toutes les marchandises qui y sont déposées.

Qu'est-ce, en effet, que le Gouvernement permet au commerce en lui accordant l'entrepôt? De mettre ses marchandises à terre sur un des points de la côte qu'il lui désigne, où elles sont censées encore dans l'étranger, ou bien, si l'on pardonne en faveur de son exactitude la répétition d'une image plus frappante encore, dans un port franc, où le négociant peut à son gré, et sans être assujetti au payement d'aucun droit, les débarquer, les laisser résider pendant un an et plus, les rembarquer au bout de ce délai, les réexpédier pour tel lieu de l'étranger qu'il lui plaît de choisir; d'où il peut aussi, s'il destine ces marchandises pour la consommation, les expédier pour l'intérieur, c'est-à-dire, demander leur introduction en France; mais, dans ce cas, à charge d'en payer le droit. Ce droit, ainsi que son nom même l'indique, n'atteint la marchandise qu'au moment de son entrée effective et réelle dans le royaume, et cette entrée n'a lieu qu'à l'instant où elle sort de l'entrepôt. Les effets de cet entrepôt ont cessé quand le droit frappe la denrée; jusque-là elle est en-

core hors de France, elle est censée encore à bord du navire, encore en mer, puisqu'elle peut ressortir sans rien payer.

Tel est, d'après l'esprit et le texte des ordonnances de 1664 et 1684, qui ont établi les premiers entrepôts; tel est, d'après le bon sens et la raison, le seul aspect sous lequel l'entrepôt doive être considéré.

Le caractère principal et essentiel de l'entrepôt est donc la faculté de réexporter. Cette faculté, indispensable à l'armateur à l'époque où les produits de nos colonies excédaient à tel point la consommation intérieure qu'il était obligé d'en déboucher au dehors la plus grande partie, lui est encore nécessaire aujourd'hui pour pouvoir échapper aux conséquences d'une surabondance dans les approvisionnemens, ou profiter de l'élévation accidentelle des prix sur les marchés de l'étranger.

Il est vrai qu'aujourd'hui la perte de plusieurs de nos possessions dans les Deux-Indes, a réduit nos produits coloniaux à ce point qu'il en est peu qui suffisent aux besoins de la France, ou que tout au moins il est certain qu'il ne reste point d'excédant à verser à l'étranger. La bonne foi qui doit présider à toute discussion sérieuse, ne permet point d'arguer

de quelques exportations accidentelles, et qu'on reconnaît ne pouvoir être considérées que comme des exceptions. Mais notre commerce maritime est-il donc enfermé pour jamais, comme en une prison perpétuelle, dans les limites étroites de notre consommation intérieure, et faut-il, en fermant le canal par où le surplus des produits de nos colonies s'écoulait chez les autres peuples, montrer à l'Europe que nous avons abandonné tout espoir de recouvrer jamais une partie des avantages commerciaux dont la France jouissait autrefois? Non sans doute. Ce que prescrit la prudence autant que la justice, c'est de réserver au commerce, dans le cas où les produits de nos colonies redeviendraient surabondans à notre consommation, dans le cas où un autre système de relations maritimes rendrait plus considérables nos importations de denrées, la possibilité d'en verser l'excédant au dehors pour l'approvisionnement de nos voisins, et de rétablir peut-être un jour ce commerce d'entrepôt qui a autrefois si puissamment contribué à la richesse de la France, qui est aujourd'hui la source principale de celle de l'Angleterre, et sans lequel, il faut oser le dire, il n'est pas possible qu'un peuple chez lequel le

luxe a créé beaucoup de besoins auxquels ni son sol ni son industrie ne peuvent fournir, obtienne jamais une balance favorable de son commerce.

On a prétendu que l'entrepôt de Paris était nécessaire au transit des denrées coloniales que la France pourrait envoyer en Suisse et dans le midi de l'Allemagne.

D'abord la France, ainsi qu'on vient de le dire, a peu de denrées à exporter. Ses colonies ne lui fournissent qu'à peine les sucres nécessaires à sa consommation, et si la culture de ce produit s'est accrue dans nos possessions d'outre-mer au point de les mettre en mesure de subvenir à peu près aux besoins de la métropole, ce n'est qu'au préjudice des autres cultures. Ainsi la Guadeloupe et la Martinique ne produisent plus que très-peu de café; l'île de Bourbon qui en fournissait autrefois quatre-vingt mille balles, n'en livre aujourd'hui au commerce que vingt-cinq à trente mille au plus. La culture du cotonnier est presque abandonnée dans ces trois îles; elles ne produisent point d'indigo; le cacao n'y est cultivé qu'accessoirement. Le sucre et le girofle sont donc les deux seuls articles que

nos colonies puissent nous fournir en quantité suffisante pour la consommation de la France. Il faut suppléer par des importations des colonies étrangères au peu qu'elles produisent en café; il faut tirer en entier des établissemens étrangers dans les Deux-Indes, le coton, le poivre, l'indigo, la canelle, le thé, les épiceries et drogueries de toute espèce, la cochenille, les cuirs, le tabac, les bois de teinture, etc. Nous n'avons donc du commerce de nos propres colonies aucun excédant à exporter, et, sous ce rapport, l'établissement de l'entrepôt fictif à Paris ne saurait avoir aucun résultat.

Mais est-ce de l'entrepôt réel que l'on parle? Et prétend-on que Paris doive partager aussi le privilége de recevoir les denrées étrangères que nos douanes n'admettent sur le sol français qu'à condition qu'elles seront déposées dans ses magasins et sous sa clef?

Il y aurait à opposer à cette prétention des considérations particulières d'assez grand poids. La fraude, par exemple, difficile à empêcher même dans les ports de mer, où cependant les denrées demeurent depuis le moment où le navire entre dans le port, constamment sous les yeux et sous la surveil-

lance immédiate des employés, acquerrait, à coup sûr d'immenses facilités par le long voyage qu'on ferait faire, dans l'intérieur, à celles qui seraient acheminées vers l'entrepôt de Paris. On ne prévoit même pas par quels moyens, pour les denrées soumises à cette nature d'entrepôt, on pourrait empêcher la contrebande. Pour l'entrepôt fictif, la douane a la garantie du négociant; les marchandises étant confiées à sa bonne foi sur une simple reconnaissance de leur poids ou de leur quantité, si ce poids ou cette quantité ne se retrouvent pas lors des vérifications que la douane est en droit de faire, le négociant doit non-seulement le droit qu'auraient payé celles qui manquent, mais le quadruple droit et une amende. Mais pour les denrées en entrepôt réel, rien n'est abandonné à la foi du possesseur, et, par conséquent, il n'est responsable de rien. La marchandise n'étant point à sa disposition, mais demeurant sous la garde et sous la responsabilité de la douane, s'il existe un déficit de poids ou de quantité au moment où le négociant réclame sa denrée pour la réexporter ou pour l'introduire, non-seulement l'État perd le droit sur ce déficit, mais encore la douane devrait compte au propriétaire de

la valeur de ce qui manque. Ainsi, il n'existe dans ce cas aucune autre garantie contre la fraude, que la surveillance des employés. Cette surveillance, suffisante quand la denrée est sous clef dans des magasins, pourra-t-elle être exercée sur une marchandise qui voyagera dans l'intérieur, de manière à offrir des garanties efficaces au fisc à qui la contrebande est nuisible, au commerce pour lequel elle est bien plus préjudiciable encore, enfin à la morale publique, dont elle est le fléau?

Pour ne pas entrer dans des détails trop étendus, il faut abandonner le développement des autres inconvéniens auxquels donnerait lieu un entrepôt réel établi à Paris, et se borner à expliquer comment il serait inutile à nos exportations.

C'est une grave erreur que de penser que l'Allemagne méridionale puisse tirer de la France ses approvisionnemens en denrées coloniales.

Avant la révolution, la France, seule entre tous les autres états, possédait des colonies dont la production était tellement surabondante à sa consommation, qu'elle lui fournissait les moyens de pourvoir presque sans concurrence, aux besoins des peuples de l'Europe

que leur situation prive de relations maritimes. Les négocians français envoyaient alors en Russie, en Prusse, à Hambourg, à Brémen, aux foires de Léipzig et de Francfort, à Bâle et même en Hollande, la plus grande partie de ce que consommait en denrées du tropique la vaste étendue du continent européen.

Mais la France est privée, aujourd'hui, de ce précieux avantage. La révolution, trente ans de guerre, la perte de nos principales colonies, l'introduction de la culture du sucre, de l'indigo et du coton aux Indes-Orientales, enfin la ruine de notre commerce extérieur, nous ont arraché ce trésor, et l'ont donné à d'autres.

Le privilége d'approvisionner l'Europe des denrées des Deux-Indes, est passé entre les mains des nations qui possèdent seules le commerce maritime, c'est-à-dire, de l'Angleterre et des États-Unis. Ce n'est ni la création d'un entrepôt à Paris, ni même l'établissement de communications intérieures plus faciles qui peuvent nous le rendre. Il est, ce privilége, une conséquence nécessaire, une dépendance forcée du commerce maritime, et demeurera, quoiqu'on puisse faire, entre les mains des peuples qui posséderont exclusivement aux

autres cette source principale de la richesse des états, ou qui auront une plus forte part à son exploitation. Les acheteurs donnent toujours la préférence au marchand le mieux assorti et le plus achalandé.

Alors que cet avantage appartenait à la France, les difficultés que la nature oppose à ses communications avec les pays éloignés de la mer, n'étaient pas un obstacle à ses débouchés. Des frais de transport plus élevés n'empêchaient pas les peuples de l'Allemagne et de la Suisse de tirer de chez elle leurs approvisionnemens, parce que la modération des prix qu'on trouve toujours sur des marchés bien approvisionnés, en offraient la compensation. Mais, aujourd'hui, ces obstacles sont devenus insurmontables. L'Allemagne ne peut plus tirer ses approvisionnemens que de la Belgique et de la Hollande, où la concurrence puissante de l'Angleterre et des États-Unis, aidée encore du commerce local, entretient constamment des approvisionnemens immenses; le Rhin, l'Escaut, la Meuse, offrent des facilités de transport que notre commerce n'a pas; mais les possédât-il au même degré, nous n'en serions guère plus avancés; car le commerce maritime est en d'autres mains, les

grands dépôts de denrées ne sont pas chez nous, et jusqu'à ce que nous ayons reconquis ces grands avantages, nous ne pouvons prétendre à entrer en concurrence pour l'approvisionnement de l'intérieur de l'Europe. La Suisse elle-même ne peut que rarement trouver ses convenances à s'adresser à nous; le nord de ce pays, où sont les fabriques de tissus, reçoit et continuera de recevoir les cotons qu'il employe, par Bâle et par le Rhin ; le midi tire ses denrées de consommation de Trieste et de l'Italie, où les vaisseaux anglais et américains, accourant en foule par-tout où on consomme, entretiennent d'abondantes provisions.

C'est donc sans fondement que, dans un ouvrage remarquable d'ailleurs par l'élévation et la justesse des vues qui y sont exprimées, autant que par l'abondance des renseignemens utiles qu'il contient, on a prétendu que la création d'un entrepôt à Paris, aurait pour résultat de nous rendre l'approvisionnement de l'Allemagne et de la Suisse.

Il résulte de ce qui vient d'être exposé :

Que le droit de réexportation est l'attribut dominant de l'entrepôt;

Que ce droit de réexportation, tout borné

qu'en soit aujourd'hui l'usage, est précieux pour les ports de mer, moins à cause des profits qu'ils en peuvent retirer en ce moment, que pour les espérances qu'il laisse ouvertes au cas où notre commerce maritime recouvrerait une partie de son ancienne activité ;

Que ce droit de réexportation, enfin, est inutile aux villes de l'intérieur.

Etablir des entrepôts dans l'intérieur serait donc appliquer cette institution à des localités qui ne peuvent faire aucun usage de la faculté qui en est le principal caractère.

Quant à la facilité accessoire qui résulte de l'entrepôt pour les denrées destinées à la consommation, c'est-à-dire le terme sur le droit, on a vu que le commerce intérieur ne peut y être admis sans la ravir entièrement au commerce maritime, et que créer un entrepôt à Paris, c'est détruire par le fait les entrepôts des ports de mer.

Il est donc juste que les ports de mer conservent, à l'exclusion des villes de l'intérieur, l'avantage de l'entrepôt, autant qu'il l'est que Paris demeure la capitale de la France, le séjour du Souverain, le centre radieux du pouvoir, de l'opulence et du luxe; autant qu'il l'est qu'un tarif rigoureux protège, aux dépens des débou-

chés de l'agriculture et de l'activité du commerce extérieur, l'industrie prodigieuse de cette cité; autant qu'il l'est enfin que ses habitans recueillent seuls l'or que versent sur eux les entreprises des travaux publics, les opérations de banque et de finance, les emprunts de l'état, et les innombrables sources de richesses dont la résidence du gouvernement leur assure la possession exclusive.

Car l'entrepôt n'est qu'une facilité accordée à un intérêt partiel dans le but de le faire concourir plus efficacement à la prospérité générale; facilité qui n'a de valeur qu'autant qu'elle demeure exclusive; facilité enfin que d'autres intérêts partiels, favorisés eux-mêmes par des prérogatives bien plus précieuses et bien plus fécondes, ne devraient pas chercher à usurper.

Examen de la question sous le rapport de l'intérêt général du commerce, et de l'État.

Il reste à démontrer que l'intérêt général et la politique s'opposent non moins que l'équité à la création d'un entrepôt à Paris.

Les négocians de cette capitale, pressentant sans doute que tous les avantages avec lesquels

ils se présentent dans cette lutte ne suffiront pas pour dissimuler l'injustice de leur demande, ont cherché à la colorer de quelques prétextes d'intérêt public.

Ils déclarent en conséquence :

Que l'agrégation colossale de capitaux qui existe à Paris et qui ne participe en ce moment en rien au commerce maritime, parce que ceux qui les possèdent répugnent à prendre part à des opérations dont les résultats ne passent pas sous leurs yeux, se répandrait, si l'entrepôt était établi, sur cette branche d'industrie et lui donnerait plus d'étendue et d'activité;

Que cette nouvelle direction ouverte aux fonds accumulés dans Paris les éloignerait du jeu dangereux des effets publics et des spéculations non moins funestes qu'on voit tous les jours entreprendre, faute d'affaires réelles, sur des denrées qui n'existent pas ;

Enfin que les armateurs des ports de mer enverraient leurs denrées dans l'entrepôt de Paris et trouveraient, dans l'avantage de recevoir des avances sur leurs consignations, une facilité précieuse.

Avant de passer à l'examen successif de ces propositions, il y a une erreur de fait à relever.

Il n'est pas exact de dire que les capitaux

concentrés à Paris ne prennent dans ce moment aucune part au commerce d'outre-mer. Tout le monde sait en effet que plusieurs des maisons du Havre qui se sont livrées avec le plus d'étendue et de succès aux entreprises maritimes, ne sont que des dépendances ou des succursales des principales maisons de Paris, opérant sous le même nom et probablement pour les mêmes intérêts. Tout le monde sait aussi que la ville du Havre qui n'avait, il y a quelques années, aucune importance commerciale, reçoit à elle seule aujourd'hui, ainsi qu'on l'a déjà dit, plus de denrées coloniales que tous les autres ports maritimes ensemble.

On est naturellement conduit à inférer de ces faits que ce n'est pas sans le concours des capitaux de Paris que le commerce du Havre a acquis en si peu de temps une si grande extension, et que c'est au contraire à la proximité et à la situation relative de ces deux villes que la dernière doit de si prodigieux succès. Cette prospérité ne doit exciter aucune jalousie, car elle est légitime et elle tourne au profit de l'intérêt général; mais elle prouve que Paris prend déjà aux entreprises maritimes la part que doit lui assurer sa richesse.

En revanche, personne, à coup sûr, ne songe

à contester que si l'entrepôt était établi à Paris, cette ville ne portât sur le commerce d'outre-mer, une partie considérable de ses capitaux. Il est, au contraire, évident que les partisans de cette mesure sont demeurés dans leurs prévisions fort au dessous de la vérité, ou que la prudence leur en a fait dissimuler une partie. Oui, il est hors de doute que, pour s'assurer le plus exclusivement possible les profits de l'entrepôt, pour y attirer, comme par un aimant irrésistible, toutes les denrées qui seraient débarquées sur le sol français, le commerce de Paris ne s'empressât de prendre des intérêts considérables dans tous les armemens, et de s'emparer ainsi de leur direction, afin d'être plus sûr que la consignation de leurs retours ne pourrait lui échapper. Oui, il est certain que l'esprit entreprenant, aventureux même qui règne dans cette cité, entraînerait ses habitans vers cette nouvelle carrière, et que la supériorité de leurs richesses, qui est dans le commerce ce qu'est ailleurs le droit du plus fort, en excluerait bientôt tous leurs concurrens. Il est évident enfin que le commerce maritime passerait tout entier dans les mains des négocians de Paris, d'où résulterait cette singulière anomalie, que ce serait une ville située à cinquante

lieues de la mer, et sans communication immédiate avec elle, qui deviendrait le centre de ce genre d'industrie.

Les adversaires, comme les partisans de l'entrepôt, sont donc d'accord sur l'évidence de ce résultat. Il n'en est pas de même des conséquences que les uns et les autres en tirent.

La nécessité de les examiner nous ramène à la discussion des propositions par lesquelles on a voulu prouver que la création d'un entrepôt à Paris serait utile à nos relations commerciales.

Le concours des richesses de Paris, dit-on, donnera plus d'étendue et d'activité à notre commerce maritime.

Il est, en effet, naturel de penser qu'en augmentant la masse de capitaux que l'on consacre à une nature d'entreprises quelconque, on accroîtra aussi les bénéfices qui doivent en résulter.

Néanmoins, quelqu'évident que ce principe puisse paraître, il s'en faut de beaucoup que son application soit générale.

Un homme possède, outre la terre qu'il cultive, un capital considérable en argent; il consacre tous ses soins, toute son industrie à fécon-

der sa propriété. L'argent ne lui manque pas, il en a autant qu'il en peut employer; il prodigue les engrais, les labours; il emploie les méthodes les plus économiques, les instrumens les plus perfectionnés, les ouvriers les plus intelligens. Mais son sol est stérile. C'est en vain qu'il s'efforce d'en accroître les revenus; l'infécondité du terrain en resserre les produits dans des limites que ni l'industrie, ni les ressources de l'art ne peuvent lui faire franchir; son argent demeure oisif dans sa caisse, ou s'il l'emploie en tentatives imprudentes, il se ruine.

Cet homme, c'est l'armateur; ce sol ingrat, c'est le commerce maritime.

Il est singulier que l'on prétende persuader aux négocians des ports de mer qu'ils n'ont pas de capitaux suffisans, et qu'il est utile pour eux que Paris leur en fournisse, tandis que l'excès de la concurrence, la surabondance des fonds aux ressources du commerce, est précisément une des causes principales des désastres dont ils se plaignent, et que chaque jour voit se multiplier et s'accroître.

Car cet esprit d'entreprise, cette tendance vers la richesse, qui est un des caractères les plus saillans des mœurs de ce siècle, se manifeste avec non moins d'évidence dans le

commerce maritime que dans les autres branches de l'industrie. Comme ce commerce présente plus encore que la plupart des autres l'attrait des chances aventureuses et des succès rapides, et que, dans les lieux où il s'exerce, il n'existe presqu'aucune autre carrière où l'on puisse poursuivre la fortune, toutes les ambitions s'y jettent en foule.

Malgré cette grande concurrence, l'intérêt, dans les ports maritimes et pour les premières valeurs, est habituellement au taux de trois à quatre pour cent par an.

Il suffirait peut-être de ce fait pour prouver que le commerce maritime a plus de capitaux qu'il n'en peut employer.

Mais il y a malheureusement d'autres et de plus fâcheuses preuves à fournir à l'appui de cette assertion.

Les expéditions maritimes se portent avec une telle abondance sur tous les points où la navigation française est admise, que là où les ressources locales comporteraient six cargaisons valant 12 cent mille francs, il en arrive vingt valant 2 millions. L'île de Bourbon, par exemple, pourrait consommer annuellement en denrées d'Europe, soit par elle-même, soit par son commerce, douze cargaisons de trois

cents tonneaux, valant ensemble à peu près 2 millions. On expédie chaque année pour cette seule destination une vingtaine de navires de Nantes, autant de Marseille, et vingt-cinq à trente au moins de Bordeaux, sans compter quelques armemens faits au Havre, à Saint-Malo, etc. Ces navires ne sont, à la vérité, pas tous de trois cents tonneaux; mais il y en a dans le nombre qui sont d'une capacité plus grande encore, et c'est à coup sûr demeurer au dessous de la valeur réelle de ce qu'ils introduisent dans cette île, que de l'estimer à 6 millions. Voilà donc une seule colonie qui reçoit au delà du triple de ce qu'elle peut consommer. Il en est de même aux Antilles françaises, à la Havane, à Saint-Domingue, à Rio-Janeiro, à Buenos-Ayres, à Calcutta, enfin par-tout où nos vaisseaux sont admis. Le résultat de cette excessive concurrence, c'est que, sur tous ces points, les denrées de France sont dans une telle abondance qu'elles ne peuvent s'y vendre qu'à perte. Le même inconvénient se fait ressentir non moins amèrement sur les retours. Il n'est aucun lieu d'où l'on puisse importer en France des denrées coloniales avec bénéfice, et presqu'aucun d'où l'on en apporte sans perte. Les sucres de nos colonies

sont, sur les lieux de production, à des prix dont la modicité excite de la part des colons des plaintes que leur détresse toujours croissante ne justifie que trop. Le prix du fret est tombé dans un avilissement inoui, qu'il ne faut attribuer qu'à ce que, dans chaque port colonial, il aborde trois fois plus de navires que l'étendue de son commerce n'en comporte. Malgré des circonstances en apparence si favorables à l'importation, les sucres rendent à peine le prix qu'ils ont coûté; les cafés donnent une perte inévitable de 15 à 20 pour cent au moins; les cotons, les poivres, les cacaos, les bois de teinture, enfin tous les principaux articles de retours, présentent, à différens degrés, à peu près le même désavantage. Tout cela pourrait être prouvé, si ce n'était entrer dans trop de détails, par des renseignemens et par des calculs incontestables.

Peut-être objectera-t-on, comme un motif de douter de l'exactitude des faits qui viennent d'être exposés, que, si tel était, en effet, l'état de nos relations maritimes, cet état ne pourrait se perpétuer long-temps, parce que les pertes éprouvées diminueraient graduellement le nombre des concurrens, et le réduiraient bientôt à une proportion plus exacte avec les ressources

du commerce. Ceux qui s'arrêteraient à cette objection ne connaissent guère l'esprit du négoce et les aveuglemens de l'ambition et de l'espérance. Chacun se flatte d'échapper par l'habileté de ses combinaisons, par la supériorité de son expérience, aux chances défavorables qui ont fait échouer ses concurrens. Chacun se livre à l'espoir toujours déçu, mais toujours renaissant de voir arriver, pour couronner ses entreprises, des circonstances plus favorables. Enfin quand on est dans le commerce, on n'a pas toujours la possibilité de s'en retirer, et plus rarement encore on en a la prudence. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'un armateur, au retour d'un navire dont le voyage lui laisse 25 p. o/o de perte, se hâte de le recharger, de le faire repartir, souvent pour la même destination; c'est que si un armateur se retire ou succombe, il est aussitôt remplacé; c'est que si une opération nouvelle est tentée, elle trouve aussitôt des imitateurs, même avant que le résultat n'en soit connu; c'est enfin que les illusions de l'ambition se propagent à tel point que, dans nos ports de mer, on voit souvent entreprendre des expéditions lointaines par de simples marchands, par des ouvriers, par des gens enfin auxquels la médiocrité de

leur fortune, la nature de leurs relations et l'infériorité de leur situation sociale semblaient devoir interdire la carrière des armemens.

Cette concurrence excessive est une des causes principales des calamités qui pèsent sur le commerce.

Que lui propose-t-on pour y porter remède? Des capitaux, c'est-à-dire de quoi accroître le mal qui le dévore.

Le concours des capitaux de Paris ne ferait donc que donner plus d'intensité encore aux désastres qui affligent le commerce, et bien loin de lui être utile, il lui serait au contraire très-préjudiciable.

Ainsi pour diriger ces capitaux vers une nature d'entreprises où ils ne peuvent que nuire, où ils décroîtraient par conséquent au lieu de fructifier, on les détournerait de leurs emplois naturels qui sont l'industrie manufacturière, les placemens en propriétés territoriales ou en effets publics. Croit-on en conscience que ce fut là une politique bien entendue?

Les manufactures, le commerce de banque, le commerce intérieur, la spéculation en marchandises, les entreprises de travaux publics, voilà les ressources que l'industrie offre à l'activité des habitans de Paris. Les entraîner hors

de cette sphère, ce serait probablement leur rendre à eux-mêmes un mauvais service. Car le commerce maritime exige des connaissances spéciales qu'il est moins facile d'acquérir qu'on ne le pense. Ce n'est pas qu'il faille pour les obtenir ni beaucoup de pénétration, ni des études bien profondes; mais l'expérience en est le seul maître, et souvent elle fait payer cher ses leçons.

Maintenant, est-il vrai que si l'entrepôt était établi, les capitaux s'éloigneraient du jeu des effets publics et sur les denrées?

On pourrait observer d'abord que ce motif, fût-il fondé, serait de peu de poids, et qu'il ne serait pas juste que ce fût aux dépens des ports de mer qu'on fournît aux Parisiens les moyens d'abandonner des spéculations dangereuses pour eux-mêmes et contraires à l'intérêt public. Si l'on entreprend la réforme des mœurs de Paris, les provinces ne peuvent pas en payer les frais.

On pourrait ajouter que le jeu des rentes est nécessaire, que c'est un des rouages indispensables de notre système de crédit public, et que, s'il y avait possibilité de le détruire,

on y regarderait sans doute à deux fois avant que de s'y décider.

Mais ce n'est pas la peine d'entreprendre le développement de ces objections ; car un fait décisif, et qui peut se passer d'auxiliaires, détruit, dans sa base, ce motif allégué par les partisans de l'entrepôt.

Ce fait, c'est que les capitaux de Paris ne sont nullement employés ni au jeu des rentes ni au jeu sur les marchandises.

Comment, en effet, emploierait-on des capitaux à des opérations qui n'en exigent pas?

Car on n'entend sûrement pas ranger dans la classe des joueurs ceux qui, après avoir acheté des effets publics ou des denrées, en reçoivent effectivement la livraison et en payent matériellement le prix. Il faut sans doute des capitaux pour les opérations de cette nature, mais aussi n'appartiennent-elles aucunement à ce jeu que l'on trouve avec raison blâmable et dangereux, et que l'on voudrait empêcher. Ce sont là de véritables spéculations que ni la morale ni l'intérêt public ne sauraient condamner. La spéculation n'est, en effet, qu'une branche essentielle, qu'un auxiliaire utile et puissant du commerce, ou plutôt elle n'est autre chose que le commerce local et exercé

sans déplacement de ce qui en est l'objet, et les déboursés qu'elle exige la restreignent presque toujours dans de justes bornes.

On ne peut donc appliquer le nom de jeu et la réprobation qui s'y attache, qu'aux opérations qui n'ayant pas d'aliment réel, ne reposant que sur une vente et un achat également supposés, et qui ne sont point destinés à être complétés, l'un par la livraison, l'autre par le payement, ne sont en réalité qu'un véritable pari sur le cours de l'effet public où de la denrée qui en est l'objet. Il n'est personne qui ignore que les affaires de ce genre n'exigent aucune mise de fonds; seulement à l'expiration du terme assigné pour le marché, leur solution effective se trouve dans le payement de la différence du prix convenu au cours réel. Il suffit par conséquent d'un capital ou seulement d'un crédit suffisant, pour répondre du montant présumé de ces différences, pour pouvoir se livrer à ce genre d'affaires; et avec la fortune la plus médiocre, pourvu qu'on consente à la risquer à ce jeu dangereux, on peut élever à plusieurs millions la somme sur laquelle on opère. Aussi ne sont-ce en général que les gens qui ont peu de chose à perdre que l'on voit courir des chances si hasar-

deuses, de même que les joueurs qui n'ont pas d'argent, sont ordinairement les seuls qui jouent sur parole.

Le jeu des rentes et des marchandises n'employe donc point de capitaux réels, ceux de Paris ne s'y portent donc pas, et la création d'un entrepôt n'aurait donc pas l'effet de les détourner d'une direction qu'ils n'ont pas prise et ne peuvent pas prendre.

Mais, ajoute-t-on, les armateurs des ports de mer recueilleront un grand avantage de la facilité qu'ils auront d'envoyer leurs denrées dans l'entrepôt de Paris et de recevoir des avances sur leur consignation.

Ces armateurs seront peu touchés d'une prévoyance si obligeante en apparence.

Nous avons déjà vu que l'intérêt était au taux de trois à quatre pour cent l'an dans les ports de mer, tandis que pour l'état il est encore à cinq pour cent, et que pour l'agriculture il est en général bien plus élevé encore; ce qui semble prouver que bien que les entreprises du commerce maritime aient acquis, comme on vient de le prouver, une extension qui lui devient très-nuisible, ses capitaux excèdent encore les emplois qu'il peut leur donner.

Les armateurs n'ont donc nul besoin de la facilité qu'on leur propose.

En supposant d'ailleurs que quelques-uns d'entre eux fussent forcés d'avoir recours à ce coûteux moyen de se procurer de l'argent, il y a aussi dans les ports de mer quelques capitalistes, moins opulens à la vérité que ceux de Paris, et qui n'ont peut-être pas encore songé à prêter sur gages, mais qui pourraient pourtant, s'il était nécessaire, offrir à leurs concitoyens un si généreux service.

Les partisans de l'entrepôt, en présentant les prêts sur nantissement comme une considération puissante en faveur de son établissement et comme un moyen de crédit, ne craignent-ils pas qu'on ne les accuse d'avoir prévu les conséquences inévitables de cette mesure et de spéculer d'avance sur la détresse où elle doit plonger les négocians des villes maritimes?

Il faut sans doute écarter ce soupçon et croire que le commerce de Paris s'indignerait lui-même d'acheter à ce prix un accroissement de sa richesse.

Mais comment s'expliquer alors que des hommes qui ont l'expérience des affaires, aient pu proposer aux armateurs comme une res-

source utile à leurs intérêts, de recevoir des avances sur des consignations? Ne savent-ils pas que les emprunts sur gages sont le dernier expédient de la misère? Ignorent-ils que l'argent qu'un négociant se procurerait par ce moyen, lui coûterait, en supposant même que le prêteur ne percevrait que ce qui lui serait rigoureusement et légitimement dû, au moins 9 pour 100 d'intérêt par an? N'est-il pas évident enfin que le dernier degré de l'impuissance et du discrédit peut seul conduire à un mode d'emprunt si onéreux? Et que si la fondation de l'entrepôt de Paris doit, en effet, réduire les armateurs à en faire usage, ceux qui la demandent avouent d'avance qu'elle aura pour résultat immédiat et inévitable la ruine absolue des villes maritimes?

D'ailleurs, par quelle étrange subversion d'idées a-t-on pu donner le nom de crédit à un prêt sur dépôt? Le crédit, c'est le prêt fait à l'emprunteur sur la foi de la solvabilité; prêt dont son reçu ou son billet est le seul gage, et un intérêt modéré le seul prix; celui-là multiplie en effet les ressources du négociant et lui permet de donner à son industrie un développement qui peut excéder de beaucoup sa propre fortune; celui-là seul est éga-

lement honorable, et pour celui qui l'obtient et pour celui qui le donne. Mais quand on oblige le négociant à livrer une partie des valeurs réelles qu'il possède, c'est-à-dire, sa marchandise, en nantissement de l'avance qu'on lui fait d'une portion de son prix, c'est bien moins un crédit qu'on lui accorde qu'un abus qu'on fait de sa détresse, et qu'une exaction qu'on exerce sur lui. Que diraient les nombreux fabricans de Paris, si on leur proposait, comme une ressource utile et désirable, d'envoyer leur produits au Mont-de-Piété? C'est pourtant là ce qu'on offre aux armateurs, car rien ne manque à la comparaison, ni intérêts excessifs, ni frais coûteux de déplacement et de magasinage, ni commissions, ni ventes forcées et impitoyables à l'expiration du prêt.

Des considérations puisées à la même source, se présentent encore à l'appui de celles dont la réfutation qui précède a amené le développement.

Dans quelques écrits publiés sur ce sujet, et où les chambres de commerce des ports de mer sont en général traitées avec moins d'égards qu'il ne leur en était dû, on leur a fait,

parmi beaucoup d'autres reproches, celui d'avoir témoigné la crainte que si l'entrepôt était établi à Paris, les denrées qui y seraient déposées ne fournissent un nouvel aliment à l'agiotage. On n'entreprendra point ici la défense de ces chambres; la considération et la reconnaissance du Commerce les protègent assez contre toute attaque. Toutefois on ne peut s'empêcher d'être étonné qu'on ait pu considérer comme une sorte d'injustice une prédiction si naturelle, et que les faits passés et présens justifient avec tant d'évidence.

Si l'on veut se rappeler ce qui a eu lieu à Paris à l'époque où le système continental, réalisant une partie des effets que l'on se promet de la création de l'entrepôt, avait aggloméré une masse considérable de denrées dans cette capitale, et en avait fait le dépôt principal des approvisionnemens, on reconnaîtra que la prévoyance qui fait appréhender du rétablissement des mêmes causes le retour des mêmes effets, n'a rien d'exagéré ni d'offensant.

Personne ne contestera sans doute qu'à cette époque la plupart des denrées ne fussent devenues la matière de marchés à terme ou plutôt de ventes fictives et sans aliment

réel, dont l'effet inévitable était de dénaturer les influences habituelles qui agissent sur le cours des marchandises, d'éloigner le commerce de son cours régulier, et de rendre incertain ou insuffisant le calcul de probabilités sur lequel il fonde ses entreprises.

Un regard jeté sur la situation actuelle du commerce à Paris, achevera de convaincre que les appréhensions des chambres de commerce n'ont rien que de très-juste et de très-fondé.

Les boissons spiritueuses sont à Paris l'objet d'une consommation très-étendue et par conséquent d'un commerce d'une grande importance. Le jeu s'est emparé à tel point de cet article, que tandis que la quantité de 3/6 qui existe habituellement dans les entrepôts de cette capitale n'excède pas 10 à 12,000 pièces, la masse des opérations qui roulent sur cette denrée s'élève ordinairement à 100 mille pièces au moins, c'est-à-dire, à une quantité à peu-près décuple de celle qui pourrait être la substance de spéculations réelles. Il en résulte que les cours des lieux de production sont dans une dépendance inévitable et servile de ceux de Paris, et que l'action qu'ils devraient dans l'ordre naturel des choses exercer sur ceux-ci est lente,

tardive et incertaine, tandis que celle que les cours de Paris exercent sur ceux des lieux de production est prompte et infaillible. Les probabilités du prix ne se mesurent plus comme le voudrait la raison, sur la comparaison des approvisionnemens avec les besoins de la consommation, mais sur la persévérance ou sur les ressources des joueurs à la hausse ou à la baisse. En conséquence, quand un propriétaire du Languedoc ou de l'Armagnac veut vendre ses eaux de vie, il faut qu'il examine, non si l'abondance ou la disette de la récolte, l'activité ou le ralentissement des débouchés annoncent une augmentation ou une diminution du cours, mais bien lequel des deux partis qui se combattent à Paris paraît devoir obtenir la victoire. Ce n'est certes pas là un état de choses qui soit ni favorable au vendeur, ni profitable au commerce; c'est cependant ce que promet, pour les denrées coloniales, l'établissement d'un entrepôt à Paris.

Il est certain, en effet, que lorsqu'une masse considérable de marchandises d'une grande valeur sera accumulée dans cet entrepôt, ces marchandises deviendront aussitôt l'objet du même jeu auquel on se livre déjà avec excès sur les boissons spiritueuses et sur les huiles.

Spéculer sans bourse délier est si facile, et gagner sans travail est si doux!

Ainsi, bien loin que l'on puisse traiter de chimères les craintes manifestées par les Chambres de commerce des villes maritimes, il est évident au contraire que le résultat qu'elles ont prédit découle nécessairement et de l'expérience du passé et de la connaissance du présent. Peut-être même que les hommes qui attachent quelque prix à la morale publique, considéreront ce résultat comme un des inconvéniens les plus graves de l'établissement d'un entrepôt à Paris, et qu'ils ne verraient pas sans frayeur accroître l'activité de cette source de corruption qui empoisonne tout ce qu'elle touche, et dont l'effet nécessaire est de substituer par-tout autour d'elle l'intrigue à l'industrie, et l'agiotage au travail.

Quelques réflexions se présentent encore.

Au moment où tant de plaintes s'élèvent de toutes les parties de la France, contre la centralisation universelle qui réunit à Paris toute l'administration du royaume, est-il sage d'adopter une mesure dont l'effet nécessaire est

d'y attirer encore le commerce tout entier, et a sa suite les grandes fortunes mobilières qui existent sur d'autres points de la France?

Croit-on que la circulation des capitaux soit une chose indifférente à la prospérité publique, ou s'imagine-t-on qu'en les réunissant tous sur un seul point, on contribue à l'activité de leurs mouvemens?

Pense-t-on qu'indépendamment de tout motif de justice, et en n'envisageant la question que sous un point de vue purement politique, il soit prudent d'exagérer l'importance, et, par conséquent, l'influence de la capitale, au point d'y entasser, à côté de tous les moyens de domination qu'elle possède déjà, le commerce et la richesse?

Enfin, est-il sans inconvéniens d'exciter, par un acte injuste, au moins aux yeux de ceux qui en seront les victimes, les plaintes de la population nombreuse et dévouée des ports de mer?

Entreprendre le développement de ces idées serait s'exposer à rencontrer plus d'un écueil. Il est plus prudent de se borner à les livrer aux réflexions de ceux que l'aridité inévitable de cette discussion n'aura pas encore rebutés.

15·042 15-42

Peut-être y trouveront-ils de nouveaux et de puissans motifs de penser que l'établissement d'un entrepôt à Paris, serait un acte à la fois injuste et impolitique.

FIN.

E825
G277d